

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA
IN COLLABORAZIONE CON
ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI" – PRATO

TRA VECCHI E NUOVI EQUILIBRI
DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI IN ITALIA
IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA

A CURA DI IGINIA LOPANE
CON LA COLLABORAZIONE DI E. RITROVATO

*Atti provvisori del quinto Convegno Nazionale S I S E
Torino 12-13 novembre 2004*

Avvertenza

Il contenuto è tratto dal cd-rom avente questo frontespizio e, salvo la diversa paginazione, è identico al seguente volume a stampa:

Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea. Atti del quinto Convegno nazionale, Torino, 12-13 novembre 2004*, a cura di Iginia Lopane - Ezio Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI"
PRATO –2006

I SERVIZI IN AFRICA ORIENTALE ITALIANA 1936-1939

IL COLONIALISMO CORPORATIVO

La politica economica del regime fascista in Africa Orientale Italiana si ispirava esplicitamente alle concezioni dell'ordinamento corporativo, determinando quindi un'economia indirizzata e controllata rigidamente dallo Stato, in misura assai superiore a quello che avveniva nella madrepatria e negli altri possedimenti coloniali, Libia e isole italiane dell'Egeo.¹

Capitale e lavoro, ai quali, dopo un'accurata selezione da parte degli organi preposti, il governo avrebbe affidato la valorizzazione dell'impero, secondo criteri e orientamenti preordinati, avrebbero dovuto operare in concordia e sempre sotto la supervisione della pubblica amministrazione. Il duce, in persona, aveva ammonito che non si sarebbero dovuti registrare grandiosi profitti, o peggio repentini e/o illeciti arricchimenti, né tanto meno sarebbero stati tollerati fallimenti, rovine dei propri patrimoni, indigenza e disoccupazione. La totalità delle iniziative imprenditoriali e le domande di emigrazione e di lavoro sarebbero state accuratamente vagliate e selezionate, e solo quelle valutate corrispondenti ai fini ideali e ai criteri impostati dal governo sarebbero state accettate. Contrariamente a quello che sembrava essere una costante nella storia del colonialismo, e cioè che solitamente gli emigranti e i funzionari non erano modelli di virtù, il duce esigeva che nell'impero potessero trasferirsi solo gli elementi migliori,² ovvero coloro che non solo fossero in possesso di doti come lo spirito di sacrificio, la sobrietà, la moralità e l'onestà, ma fossero, soprattutto, animati dalla più pura fede fascista e incarnassero, quindi, quell'«italiano nuovo», guerriero, virtuoso, frugale, lavoratore, «romano» e dotato di una sicura consapevolezza della propria superiorità razziale da lui agognato.³

Le finalità e i criteri che conformavano il modello coloniale fascista mi inducono, perciò, a definirlo come «colonialismo corporativo»,⁴ secondo un'accezione, per altro, largamente utilizzata dagli esponenti del regime e anche da alcuni autorevoli studiosi.⁵ Il ruolo dello Stato,

¹ *Controllo delle attività economiche nell'Africa italiana*, s. d., (ma 1939), Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (d'ora innanzi ASDMAE), *Archivio Storico del Ministero dell'Africa Italiana* (d'ora innanzi ASMAI), *Archivio Segreto di Gabinetto* (d'ora innanzi ASG), b. 66.

² A. Teruzzi, *Realtà costruttiva di Impero*, in «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. II (1939), n. 3, p. XIX.

³ Cfr. E. Gentile, *Il Mito dello Stato nuovo*, Roma-Bari, 1999, p. 248.

⁴ P. D'Agostino Orsini di Camerata, *Colonialismo corporativo*, in «Rassegna economica dell'Africa Italiana», luglio 1939, pp. 1073-1081.

⁵ G. Demaria, *Rapporti economici tra madrepatria e colonie*, in «Rassegna economica dell'Africa Italiana», giugno 1937, pp. 747-752.

tuttavia, non era da intendersi come sublimazione delle funzioni burocratiche, ma piuttosto come catalizzatore delle varie rappresentanze di categoria. Nell'impero avrebbe dovuto essere pienamente recepito e applicato il principio dell'«autodisciplina responsabile dei produttori» in tutte le fasi del processo economico: dall'esame delle domande per impiantare iniziative economiche nell'Africa Orientale Italiana alle autorizzazioni relative, all'esame, infine, dei progetti fondamentali di avvaloramento.⁶ Questa collaborazione si manifestava sia mediante le organizzazioni di categoria della madrepatria, i Consigli provinciali delle corporazioni e le stesse corporazioni, sia per mezzo degli organi corporativi dell'Africa Orientale Italiana (consigli coloniali dell'economia corporativa e Consulte corporative dell'Africa Italiana).

I criteri organizzativi rispondevano alla necessità di contemperare e coordinare gli interessi economici dell'impero con quelli della madrepatria e con quelli rispettivi delle singole categorie di produttori, i quali avrebbero potuto anche non collimare, specialmente nei settori dell'agricoltura e dell'industria. D'altra parte, il duce aveva più volte ribadito che occorreva immettere sul piano dell'impero tutta la vita della nazione,⁷ seguendo tre direttive fondamentali: a) potenziare nell'Africa Orientale Italiana la produzione di quelle materie prime indispensabili all'autarchia economica della madrepatria; b) ottenere, entro il più breve tempo possibile, l'autarchia alimentare,⁸ creando altresì l'attrezzatura industriale necessaria a porre, pur nei limiti del possibile, l'impero in grado di essere tendenzialmente autosufficiente per le sue necessità di pace e di guerra, nonché utile a produrre quei manufatti di cui si accertasse la convenienza economica per il consumo interno o per l'esportazione nella madrepatria o all'estero;⁹ e) intensificare la produzione e il commercio di quei prodotti dell'Africa Orientale Italiana, destinati tradizionalmente all'esportazione nei mercati esteri,¹⁰ al fine di procurare la valuta pregiata con cui pagare le importazioni dell'impero dal resto del mondo.¹¹

⁶ R. Meregazzi, *Lineamenti della legislazione per l'impero*, in «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. II, n. 3 (1939), p. 124.

⁷ R. Meregazzi, *op. di.*, p. 126.

⁸ «Predisporre tutte le misure pratiche per vivere il possibile nel posto et chiedere alla madre patria lo strettamente indispensabile». Mussolini a Graziani, 26 maggio 1936, ASDMAE, *ASMAI, ASG, b.160*.

⁹ «L'Africa Orientale Italiana deve essere messa in grado di bastare a se stessa in ogni evenienza, cioè deve poter vivere, difendersi e offendere senza l'aiuto della Madre Patria in previsione di qualsiasi eventualità politico-militare. L'attrezzatura agricola e industriale - ivi comprese le più elementari industrie di guerra, a cominciare nei primi tempi, dalla fabbricazione delle armi portatili - deve essere pertanto indirizzata a questo scopo fondamentale». Lessona a Graziani, 2 agosto 1936, *ibid.*

¹⁰ A. De Marsanich, *Per l'autonomia economica dell'Impero*, in «Rassegna economica dell'Africa Italiana», giugno 1938, pp. 849-856.

¹¹ «Dobbiamo pertanto tendere livello economico come autarchia valutaria [...] Converterà di più nell'interesse generale nazionale che l'Impero esporti in Italia valuta pregiata anziché materie prime di modesto valore intrinseco

Nella concezione fascista le terre d'oltremare non avrebbero dovuto essere considerate come colonie di semplice sfruttamento, poiché il regime intendeva crearvi un nuovo modello di colonizzazione organica, strettamente connaturato alla propria natura totalitaria, che coniugasse la colonizzazione demografica ad altre forme di valorizzazione economica dislocandovi «tutta l'attrezzatura della propria civiltà».¹² La colonizzazione fascista andava intesa, nello spazio e nel tempo, «come insediamento e potenziamento di popolo», ovvero come la trasposizione nell'impero di tutti gli elementi produttivi della madrepatria, come contadini, operai, artigiani, impiegati, commercianti, professionisti e piccoli imprenditori, aborrendo con ciò la classica colonizzazione di matrice capitalistica volta quasi esclusivamente a beneficio di un ristretto nucleo di privilegiati.¹³

GLI AUTOTRASPORTI

L'organizzazione economica dell'Africa Orientale era dunque profondamente modellata dagli organi competenti del regime. D'altra parte, l'economia dell'impero era incessantemente alimentata dalla spesa pubblica. Nell'ambito del terziario i settori più importanti, quelli che cooperavano alla creazione e alla valorizzazione dell'economia imperiale, erano quelli degli autotrasporti, del credito e del commercio.

Tabella 1
Commercio speciale con l'Africa Orientale Italiana in ciascuno degli anni dal 1935 al 1938
(valori espressi in migliaia di lire italiane correnti)

Importazioni					
Anni	Eritrea	Etiopia	Somalia	totale AGI	% su tot. com.
1935	36.410		37.097	73.507	0,94
1936	32.224	7.403	55.650	95.277	1,57
1937	109.406	72.134	64.706	246.246	1,76
1938	23.759	32.476	80.943	137.178	1,21
Esportazioni					
Anni	Eritrea	Etiopia	Somalia	totale AOI	% su tot. com.
1935	409.945		124.528	534.473	10,20
1936	1.063.155	71.210	215.996	1.350.361	24,36
1937	1.586.636	298.994	224.538	2.110.168	20,20
1938	1.325.435	294.861	217.323	1.837.619	17,50

Fonte: mie elaborazioni da *Movimento Commerciale del Regno d'Italia*, Valori del commercio speciale, distinti per paesi e secondo la natura dei prodotti, Roma, vari anni.

che costano ingenti somme in valuta per il trasporto». Lessona a Graziani, 10 novembre 1937, Archivio Centrale dello Stato (d'ora innanzi ACS), *Fondo Graziani*, b. 46.

¹² R. Meregazzi, *op. cit.*, p. 33.

¹³ G. L. Podestà, *Il mito dell'impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1898-1941*, Torino, 2004, p. 262.

I trasporti erano davvero fondamentali per supportare la costruzione dell'impero. Il volume delle importazioni dall'Italia, pari a oltre il 20% del commercio nazionale fra il 1936 e il 1938, necessarie per rifornire i contingenti militari nonché la popolazione civile, e per erigere le infrastrutture progettate, era formidabile e, in mancanza di ferrovie adeguate - tranne la Massaua-Asmara-Agordat e la Gibuti-Dire Dana-Addis Abeba del tutto inadeguate a trasportare la massa di merci che proveniva via mare dall'Italia - poteva essere irradiato in tutto il territorio solo tramite gli autoservizi.¹⁴ Infatti, in Africa Orientale Italiana si registrò una formidabile affluenza di imprese di autotrasporti, piccole e grandi, allettate dal volume del traffico e dagli alti prezzi garantiti dalle impellenti necessità delle autorità militari e delle imprese civili. Nel 1939 il Ministero dell'Africa Italiana elaborò un censimento delle aziende industriali e commerciali registrate nell'impero.¹⁵ Le rilevazioni, compiute dai singoli governi dell'impero, furono certamente abbastanza approssimative, in particolare per quanto riguardava il capitale investito.¹⁶ Inoltre, le statistiche non comprendevano le aziende agrarie, quelle della pesca e dell'industria estrattiva, le piccole aziende commerciali esercenti esclusivamente il commercio al dettaglio e le aziende industriali a carattere artigiano.¹⁷ Il settore all'interno del quale si concentrava il maggior numero di imprese e la maggior quantità di capitali investiti era quello degli autotrasporti con rispettivamente 1262 imprese per circa 1,7 miliardi. Naturalmente, il governatorato che registrava i dati più elevati era l'Eritrea con 846 imprese per oltre 1,5 miliardi di lire di capitale investito, pari rispettivamente al 67% del numero delle società automobilistiche e a oltre l'89% del capitale complessivo.

Fonti del Ministero dell'Africa Italiana indicavano in circa 15 mila gli autocarri esportati nell'impero nel 1937 (di cui circa 13 mila sarebbero stati della FIAT).¹⁸ Il settore era estremamente polverizzato: a fianco delle più grandi imprese italiane, ve ne erano delle piccolissime dotate di un solo automezzo. Un dato altrettanto interessante è costituito dal numero e dalla qualità delle imprese di maggiori dimensioni (con oltre 500 mila lire di capitale investito) che avevano richiesto, così come prescriveva la legge, l'autorizzazione al Ministero dell'Africa Italiana per poter operare nell'impero. Secondo le rilevazioni della Confindustria, al 15 maggio 1939,

¹⁴ Mi, p. 258.

¹⁵ *Situazione delle aziende industriali e commerciali*, giugno 1939, ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 151. Pubblicato anche in «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. Ili (1940), n. 2, pp. 1117-1118.

¹⁶ Non è possibile, nemmeno tramite la documentazione d'archivio, ricostruire i criteri di rilevazione e di elaborazione dei dati del censimento.

¹⁷ G. L. Podestà, *op. cit.*, p. 303 e segg.

¹⁸ Mi, p. 249.

risultavano 38 le imprese maggiori di autotrasporti che avevano creato una propria organizzazione.¹⁹

Il notevole costo degli autotrasporti era uno degli elementi che contribuiva a generare l'inflazione che perturbava l'economia dell'Africa Orientale Italiana. D'altra parte, la qualità e la lunghezza dei percorsi, la pericolosità dei viaggi (a causa, in alcune zone, della persistenza della guerriglia abissina) e, soprattutto, l'incessante domanda dell'amministrazione pubblica (specialmente per compiti militari) e dei privati erano tutti fattori che contribuivano a mantenere alti i costi, anche perché i viaggi di ritorno ai porti di imbarco erano compiuti generalmente senza carico per la scarsità di prodotti locali che potevano essere indirizzati all'estero. Per la quasi totalità degli autotrasportatori l'impero costituì una occasione d'ora, una sorta di «frontiera», in cui, fra il 1935 e il 1938, realizzarono ingenti profitti.

Le due maggiori imprese private erano la Società Anonima F.lli Gondrand e la Società Anonima Salvati Africa. La prima era sbarcata con i suoi tecnici e i propri automezzi a Massaua fin dal gennaio 1935 e aveva partecipato attivamente all'organizzazione logistica del conflitto.²⁰ A tal fine l'azienda aveva impiegato circa 160 fra ingegneri, geometri, medici, legali e impiegati, nonché 3 mila fra operai, autisti, meccanici, manovali, tecnici, muratori, ecc., con 410 automezzi e adeguate officine.²¹ La società aveva, inoltre, attrezzature portuali a Massaua, composte da 9 gru semifisse e cingolate, 5 pontoni, gruppi elettrogeni, motoscafi, rimorchiatori e 5 navi noleggiate. Fra l'altro, nel 1937, a essa fu affidato il trasporto da Axum a Roma del «famoso» obelisco, la cui parte principale pesava 80 tonnellate.²² La Società Anonima Salvati Africa di Roma era la seconda impresa per importanza nell'impero. Dal settembre 1935 essa aveva svolto il trasporto di merci con circa 150 automezzi pesanti, quello dei viaggiatori con circa 70 autopubbliche ad Asmara, Dessié e Addis Abeba. Inoltre, l'impresa organizzava i trasporti urbani di Asmara e le linee di torpedoni in Eritrea e sulla direttrice Asmara-Axum-Gondar e Asmara-Addis Abeba sulla famosa strada imperiale costruita dagli italiani.

¹⁹ Confederazione Fascista degli Industriali, *L'industria nell'Africa Orientale Italiana*, Roma, 1939, pp. 350 e segg.

²⁰ «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. Ili (1940), n. 2, p. 1135.

²¹ Nelle prime fasi del conflitto italo-etiope gli abissini avevano assaltato di sorpresa un cantiere della Gondrand massacrandone la quasi totalità dei lavoratori.

²² Nel 1938 il ritardato pagamento dei contratti riguardanti i trasporti del biennio 1935-1936 da parte del governo dell'Eritrea, cui spettava la competenza, condusse la società quasi sull'orlo del fallimento. Data la gravità della situazione finanziaria nella quale versava la Gondrand, dovette intervenire lo stesso governo nazionale, sollecitando il saldo dei pagamenti. Teruzzi a Governo Eritrea, 20 aprile 1938, ASDMAE, *ASMAI, ASG*, b. 67.

Nell'agosto 1937, per razionalizzare il sistema dei trasporti automobilistici e soprattutto per comprimerne i costi,²³ il governo patrocinò l'istituzione della Compagnia Italiana Trasporti Africa Orientale (CITAO), con il compito di assumere e gestire la parte maggiore e più importante delle imprese di autotrasporto. Alla sua costituzione concorsero, con quota largamente maggioritaria, lo Stato e, in posizioni subordinate, anche le più importanti società private del settore automobilistico e affini, quali la FIAT,²⁴ Lancia, OM, Alfa Romeo, Isotta, Fraschini, Breda, ANFIA e Pirelli.²⁵ Alla compagnia competeva il controllo di tutti gli autotrasporti da effettuare. Questi ultimi venivano poi ripartiti con criteri tecnici ed equitativi fra le diverse aziende che fossero state riconosciute idonee, in rapporto all'entità dei propri autoveicoli risultati efficienti al collaudo. Queste imprese avrebbero dovuto risultare regolarmente iscritte a un albo appositamente istituito dalla CITAO, che in tal modo sovrintendeva a tutto il settore degli autotrasporti.

La CITAO si occupò anche del recupero dei rottami. Nel quadriennio 1935-1938 erano affluiti nell'impero oltre 30 mila automezzi, un terzo dei quali, per il logoramento subito, era da considerarsi fuori uso. La compagnia avrebbe dovuto provvedere allo smontaggio e alla cernita di tali rottami, stimati in circa 20 mila tonnellate, e inoltrarne una parte nella madrepatria.

(1) Nell'estate 1939 la riduzione dell'attività economica, generata dai primi provvedimenti per la preparazione bellica, determinò una crisi del settore degli autotrasporti privati. Per iniziativa del Partito Nazionale Fascista, che nell'Africa Orientale Italiana svolgeva anche compiti sindacali e di controllo delle attività economiche, si ritenne opportuno invitare la CITAO ad acquistare 5-600 autocarri appartenenti a padroncini, finanziandosi tramite l'emissione di obbligazioni. Tuttavia, le difficoltà di procedere all'emissione obbligazionaria in quei frangenti fecero naufragare il progetto.²⁶

IL CREDITO

Fino al 1935 il settore creditizio era molto modesto nei possedimenti italiani dell'Africa orientale.²⁷ La guerra d'Etiopia modificò rapidamente lo scenario. Già all'inizio del conflitto alcune aziende di credito nazionali, attratte dalla veloce espansione degli affari generato dallo

²³ Una sintetica valutazione del problema è in *Tariffe e costi degli autotrasporti nell'Africa Orientale Italiana*, 10 novembre 1937, ASDMAE, ASMAI, Africa III, b. 50

²⁴ Archivio dell'Ufficio Storico della FIAT, *Verbale del Consiglio di Amministrazione*, seduta del 19 novembre 1937

²⁵ G. L. Podestà, *op. cit.*, p. 308.

²⁶ *Promemoria per l'On. Gabinetto di S.E. il Ministro. Situazione degli autotrasportatori nell'Africa Orientale Italiana*, 31 luglio 1939, ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 112.

²⁷ G. L. Podestà, *op. cit.*, pp. 77 e segg.

sbarco del contingente militare e delle imprese private che ne supportavano l'organizzazione logistica (imprese di costruzioni stradali e degli autotrasporti), nonché, probabilmente, dal desiderio di essere già pronte, si erano installate in Eritrea per estendere successivamente i propri servizi nei territori di nuova conquista. La Banca Nazionale del Lavoro creò tre sportelli a Massaua, Asmara e Decameré;²⁸ il Banco di Roma istituì due filiali a Massaua e Asmara;²⁹ infine, anche il Banco di Napoli inaugurò a sua volta uno sportello ad Asmara. In Somalia, ove già operavano due filiali della Banca d'Italia, a Mogadiscio e Chisimaio, e una filiale della Cassa di Risparmio di Torino nel capoluogo della colonia, si insediò, sempre nella capitale, anche una filiale del Banco di Roma.

Dopo la conquista italiana e la proclamazione dell'impero,³⁰ per esplicita volontà del duce il regime concesse solo alla Banca d'Italia e al Banco di Roma il privilegio per l'esercizio del credito nel territorio appartenente all'ex impero etiopico.³¹ Il monopolio fu prorogato fino al 1940. Questo vantaggio fu giustificato dal governo come contropartita dei notevoli costi di installazione dei servizi bancari in tutto il territorio etiopico e impediva che altri istituti potessero installarsi nell'impero. Più tardi furono concesse alcune deroghe: nel 1938 fu autorizzata l'apertura di una filiale della Banca Nazionale del Lavoro nella capitale,³² e, infine, nel 1940 si insediò ad Addis Abeba anche una filiale del Banco di Napoli.³³ Invano la Banca Commerciale Italiana aveva a più riprese chiesto di poter anch'essa installare delle proprie filiali per supportare le attività di quella parte della clientela nazionale che aveva creato iniziative in Etiopia.³⁴

Tabella 2 Ripartizione delle rimesse dei lavoratori dall'Africa Orientale Italiana all'Italia

	1935	1936	1937	1938
Aziende di credito (1)	41	699	1.798	1.145
Amministrazione postale (1)	86	408	659	398
Totale	127	1.102	2.457	1.543
% delle aziende di credito sul totale	32	63	73	74
dell'amministrazione postale sul totale	68	37	27	26

²⁸ R. Saliola, *La Banca Nazionale del Lavoro nell'Africa Orientale Italiana 1936-1941*, in «Storia Contemporanea», a. XX, n. 3, giugno 1989, pp. 447-504.

²⁹ *Banco di Roma. Relazione sui servizi bancari dell'Impero*, agosto 1938, ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 293.

³⁰ *Promemoria sul problema bancario in Etiopia*, 6 maggio 1936, Archivio Paolo Thaon di Revel presso Fondazione Einaudi (d'ora innanzi ATdR), s. 5.

³¹ A. Mauri, *Il mercato del credito in Etiopia*, Milano, 1967, p. 196. Anche la Società Nazionale d'Etiopia svolgeva servizi bancari.

³² Osio a Teruzzi, 26 aprile 1938, e *Appunto per il duce*, s. d. (ma 1938), entrambi in ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 293.

³³ *Sportello del Banco di Napoli in Addis Abeba*, 11 marzo 1939, ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 293.

³⁴ Mattioli a Ministero delle Finanze, 26 maggio, 6 giugno, 14 novembre 1936, 11 e 25 novembre 1938, tutte in ATdR, s. 5.

Importo medio delle rimesse (2)	516	904	1343	1.793
Importo medio delle rimesse bancarie (2)	837	2.118	.284	2.233
Importo medio delle rimesse postali (2)	436	456	626	541

Fonti: mie elaborazioni da «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. 3 (1940), n. 2, p. 1249 e A. Mauri, *Il mercato del credito in Etiopia*, Milano, 1967, p. 198.

Il principale contributo offerto dalle banche italiane nell'Africa Orientale Italiana consistette nel fornire i loro servizi, assieme all'amministrazione postale, al trasferimento di fondi da e verso la madrepatria. In gran parte si trattava di rimesse di militari e operai (pari a circa 5,2 miliardi di lire fra il 1935 e il 1938). Successivamente le banche si dedicarono anche al finanziamento del commercio con l'Italia e con l'estero, dando un supporto rilevante allo sviluppo dei traffici. Nel contempo, esse erogarono anche finanziamenti alle imprese impegnate nell'esecuzione di opere pubbliche, mediante lo sconto di mandati delle pubbliche amministrazioni. Solo alla fine del periodo considerato, e solo in alcune aree e in misura modesta, gli istituti di credito intrapresero il finanziamento delle iniziative locali, favorendo la crescita economica.³⁵ Anche le filiali della Banca d'Italia svolsero un'attività non molto dissimile da quella esercitata dalle altre banche.³⁶ Il regime speciale, già accordato alle filiali delle colonie prima della guerra, permetteva un'attività creditizia più ampia di quella svolta dalle filiali dell'istituto di emissione in patria. Secondo il Governo Generale dell'Africa Orientale Italiana, la Banca d'Italia e il Banco di Roma avrebbero ritratto cospicui utili anche speculando sulla vendita dei talleri di Maria Teresa (la moneta d'argento non ufficiale che continuava a essere la preferita dalle popolazioni indigene).³⁷

Non sono disponibili dati ufficiali concernenti la consistenza del credito erogato e quelle dei depositi (se non spezzoni delle filiali della Banca d'Italia). Furono, invece, resi noti i valori relativi al movimento complessivo delle casse e dei conti, i quali, tuttavia, erano gonfiati dal notevole incremento dei costi di intermediazione nei pagamenti. Secondo una stima approssimativa elaborata da Arnaldo Mauri, il più competente studioso dei problemi creditizi nell'impero, la consistenza complessiva dei depositi bancari nell'Africa Orientale Italiana, nelle diverse forme tecniche, sarebbe ascesa ad almeno un miliardo di lire nel 1938.³⁸

³⁵ A. Mauri, *op. cit.*, p. 223.

³⁶ E. Tuccimei, *La Banca d'Italia in Africa*, Roma-Bari, 1998, pp. 189 e segg.

³⁷ Amedeo di Savoia a MAI, 3 settembre 1938, ASDMAE, *ASMAI*, ASG, b. 152.

³⁸ A. Mauri, *op. cit.*, p. 226.

Tabella 3**Operazioni compiute nell'Africa Orientale Italiana dalle filiali bancarie italiane durante il triennio 1936-1938**

(valori espressi in migliaia di lire italiane correnti)

Operazioni	Anni		
	1936	1937	1938
Effetti ricevuti per l'incasso	501.683	1.114.448	1.164.623
Emissioni di vaglia cambiari e assegni circolari	4.680.627	6.927.382	6.069.147
Movimento generale delle casse	43.638.347	84.646.637	99.493.184

Fonte: «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. 3 (1940), n. 2, pp. 1254,1256,1258.

IL COMMERCIO

Il censimento del 1939 indicava altresì che nell'impero erano presenti 4785 aziende commerciali per un capitale complessivo investito pari a oltre 1,1 miliardi di lire. Anche in questo caso l'Eritrea primeggiava con ben 2690 aziende per circa 486 milioni di lire. Per quanto riguardava il volume degli investimenti di capitale nel settore commerciale, tuttavia, era il governatorato dello Scioa a porsi al primo posto con circa 500 milioni di lire, pur a fronte di sole 634 imprese. In realtà, la più alta concentrazione di capitale in questa regione era determinata dal fatto che, in pratica, lo Stato aveva concesso a tre grandi aziende parastatali il monopolio del commercio all'ingrosso nel cuore dell'Etiopia, sostituendole a un precedente monopolio organizzato dal regime del Negus.³⁹ Si trattava della Società Coloniale Italiana, di cui lo Stato aveva assunto il controllo alcuni anni prima, della Società Nazionale d'Etiopia, sorta dalla liquidazione di una precedente società commerciale etiopica, e della Società Anonima Navigazione Eritrea, che il governo aveva già utilizzato per il commercio con lo Yemen e anche per compiti di natura politica.⁴⁰

Tabella 4**Scomposizione analitica delle aziende commerciali (aprile 1939)**

(valori espressi in lire italiane correnti)

Categorie	Eritrea		Somalia		Scioa	
	N. delle aziende	Capitale investito	N. delle aziende	Capitale investito	N. delle aziende	Capitale investito
Importazione-esportazione	384	95.000.000	71	7.000.000	196	129.000.000
Rappresentanze	242	70.695.000	84	3.260.000	126	105.000.000
Generi alimentari	207	33.035.000				
Prodotti chimici e medicinali	223	26.900.000	5	250.000	17	5.000.000
Macchine e ferramenta	606	102.030.000	61	3.600.000	66	81.000.000
Materiali da costruzione			23	2.300.000	9	35.000.000
Abbigliamento	967	122.245.000	31	1.300.000	32	13.000.000

³⁹ *Enti economici*, 29 maggio 1941, ASDMAE, ASMAI, ASG, b. 67⁴⁰ G. L. Podestà, *op. di.*, p. 310

e arredamento						
Tessuti e simili					27	6.000.000
Pelli, cuoi e calzature			23	690.000	30	94.000.000
Varie	61	36.475.000	361	3.600.000	131	30.000.000
Totali	2.690	486.380.000	659	22.000.000	634	498.000.000
Categorie	Harar		Amara		Galla Sidama	
Importazione- esportazione	27	22.000.000	42	7.850.000	79	32.000.000
Rappresentanze	23	1.500.000	22	3.300.000		
Generi alimentari	25	2.700.000	236	10.550.000	3	500.000
Prodotti chimici e medicinali	3	400.000	7	720.000	4	150.000
Macchine e ferramenta	42	3.500.000	49	5.620.000	3	60.000
Materiali da costruzione	2	300.000	33	6.650.000	3	200.000
Abbigliamento e arredamento	2	200.000	67	2.512.000	6	250.000
Tessuti e simili	13	1.500.000			3	100.000
Pelli, cuoi e calzature	9	800.000	27	810.000	5	200.000
Varie	20	950.000				
Totali	166	33.850.000	510	38.012.000	126	33.460.000

I settori commerciali più rappresentati erano quelli dell'abbigliamento e dell'arredamento, dei tessuti e simili, della pelle, del cuoio e delle calzature, delle macchine e ferramenta e dei materiali da costruzione, dell'import-export e delle rappresentanze in genere.

Un cenno particolare meritano la Coloniale Siderurgica, controllata dall'IRI, e la Società Anonima Coloniale Prometal, controllata dalla FIAT, che si occupavano della commercializzazione dei prodotti metallurgici e, soprattutto, l'AGIP che, ovviamente, si occupava del rifornimento e dello smercio dei carburanti e dei lubrificanti nell'Africa Orientale Italiana: la società aveva oltre 300 dipendenti e nel triennio 1936-1938 aveva importato nell'impero oltre 556 mila tonnellate di carburanti e lubrificanti, vendendone, nel medesimo periodo, circa 519 mila.⁴¹

Anche le forme di commercio si erano modificate nel corso di quegli anni. Durante il conflitto e immediatamente dopo la forma predominante era costituita dallo spaccio, ove si commercializzavano i prodotti più svariati, dalle bevande alcoliche alle scarpe, alle pentole, ai generi commestibili, ecc. Nel corso degli eventi gli spacci seguirono i contingenti degli operai impiegati nella costruzione delle grandi arterie di comunicazione. Ma il loro destino non era quello di durare in eterno: questi empori dovettero adattarsi alla progressiva smobilitazione dei grandi cantieri operai e trasformarsi o spostarsi all'interno, dedicandosi, in particolare, al commercio ambulante con le popolazioni indigene. Nelle cittadine dell'impero, a fianco delle preesistenti botteghe ge-

⁴¹ «Gli Annali dell'Africa Italiana», a. Ili (1940), n. 2, p. 1160

stite prevalentemente da mercanti armeni, greci e indiani, sorsero progressivamente magazzini e negozi specializzati italiani. Nelle città più importanti si trattava quasi sempre di esercizi commerciali più che decorosi e spesso, addirittura, di lusso, che conferivano alle strade principali del centro lo stesso aspetto e animazione delle città italiane. Ad Asmara era stata inaugurata una sede dell'UPIM e ad Addis Abeba dei Magazzini Zingone.

L'andamento complessivo del commercio nell'Africa Orientale Italiana, ovviamente, era influenzato fortemente dall'importazione e dalla commercializzazione di tutte quelle merci indispensabili per l'approvvigionamento dell'esercito e della popolazione civile, compresa parte di quella indigena, e delle materie prime e dei materiali necessari per la valorizzazione economica.⁴²

Un altro settore nel quale lo Stato si impegnò direttamente fu quello dell'ospitalità alberghiera, poiché si doveva provvedere all'alloggio di una massa cospicua di connazionali che affluiva nelle varie località dell'impero per lavoro e per affari.⁴³ Data la carenza dell'offerta e l'insufficienza dell'iniziativa privata, il problema fu risolto mediante l'istituzione di un ente pubblico, dotato di un capitale di 40 milioni di lire, che ottenne l'esclusiva, per determinati centri, di costruire e arredare gli alberghi: la Compagnia Immobiliare Alberghi Africa Orientale (CIAAO) fu istituita nel marzo 1937, e i limiti del monopolio furono stabiliti, per decreto, alla fine del 1938, per la durata di 15 anni per i centri maggiori dell'impero e per quelli di interesse turistico. Una diretta emanazione della CIAAO fu la Società Gestione Alberghi Africa Orientale (SGAAO), la cui funzione era quella della gestione degli alberghi edificati dalla CIAAO stessa.

Il programma di costruzione degli alberghi, approvato personalmente dal duce, fu attuato con gradualità e i centri di maggiore affluenza furono dotati di alberghi commisurati alle necessità.⁴⁴ Il futuro sviluppo dell'organizzazione sarebbe stato orientato alla valorizzazione turistica dell'impero, la cui bellezza paesaggistica non aveva nulla da invidiare alle limitrofe colonie africane. Già nel 1936 la Consociazione Turistica Italiana (il Touring Club) aveva aperto le proprie agenzie nei principali centri dell'impero e stava elaborando un programma per lo sviluppo turistico di quei territori. La guerra, naturalmente, avrebbe posto termine a quei progetti e solo recentemente, come noto, i più suggestivi territori dell'Etiopia sarebbero divenuti meta del turismo internazionale.

⁴² Per una valutazione più dettagliata cfr. G. L. Podestà, *op. cit.*, pp. 313 e sgg.

⁴³ Lessona a Passini, 14 settembre 1937, ASDMAE, *ASM AI*, *ASG* b. 67

⁴⁴ Passini a Deodiace, 4 marzo 1938, ASDMAP, *ASMAI*, *ASG* b. 67.